

В результаті порівняння значень отриманих теоретичним методом та методом натурних обстежень, було виявлено в трьох з чотирьох випадків, що час оборту підрахований експериментальним методом більше від розрахункового теоретично, а час простою на проміжних зупиночних пунктах менше.

Актуальністю розглянутого питання є проблематика не раціонального розподілу часу простою на проміжних зупиночних пунктах, не врахування обсягу пасажиропотоку, а також відсутність об'єктивно оцінити величину затримок під час руху при розрахунках часу оборту для складання нових маршрутів.

Недоліками, які присутні в системі організації маршрутної системи є: наявність дублюючих маршрутів, як між однаковими видами пасажирського транспорту, так і між різними видами, графік роботи який не завжди є обумовленим, який влаштовуватиме пасажирів й транспортне підприємство; недотримання маршрутними транспортними засобами графіку роботи; наявність великої кількості пасажирів – пілговиків, кошти за проїзд яких держава компенсує тільки частково.

Ретельний і регулярний аналіз маршрутів, полегшить і допоможе зменшити вплив певних недоліків на загальну роботу всієї маршрутної мережі.

АНАЛІЗ ЕФЕКТИВНОСТІ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ КЛІЄНТІВ

Титаренко Є.Д.

Науковий керівник – Галкін А.С., канд. техн. наук, доцент

Необхідність транспортного обслуговування (ТО) на підприємствах є наслідком неможливості здійснення їх виробничо-комерційної діяльності без фізичного переміщення вантажів із одного місця в інше, а при реалізації товару – від підприємства-продавця до підприємства-покупця. Аналіз останніх досягнень і публікацій дозволив сформувати підходи до транспортного обслуговування. Питання транспортних технологій розглядали, при цьому основна увага авторів приділено питанням організації та оперативного управління транспортними процесами. Різні автори, розглядаючи питання транспортних технологій, застосовують такі поняття, як перевезення вантажів (вантажні перевезення), система доставки вантажів, транспортування, транспортна послуга. Перераховані поняття нерозривно пов'язані з поняттям транспортного обслуговування, розглянутого в

Варіанти організації транспортного обслуговування:

а) Виробник реалізує продукцію, запроваджуючи систему само-

вивезення;

б) Виробник сам здійснює транспортне обслуговування своїх клієнтів.

Розглянуто логістичний ланцюг, який складається з трьох учасників: виробник, перевізник та роздрібна мережа. Самовивіз продукції передбачає, що клієнти підприємства-виробника (учасники роздрібної мережі) здійснюють перевезення вантажів, використовуючи власні транспортні засоби (ТЗ) або користуючись послугами сторонньої організації-перевізника, яка бере на себе відповідальність за виконання функції доставки вантажу. Здійснення ТО самим підприємством-виробником передбачає, що він на основі вибору найбільш вигідного для нього варіанту, або закупає власні транспортні засоби (ТЗ) для самостійного відвантаження продукції або орендує необхідну їх кількість у сторонньої організації на умовах договору найму, тобто виконує функції перевізника

В роботі було розглянуто підхід до аналізу ефективності транспортного обслуговування клієнтів на стадії проектування для логістичного ланцюга: виробник, перевізник і роздрібна мережа, за інвестиційним критерієм – чиста приведена вартість проекту. Отримані теоретичні залежності потребують практичної апробації.

СИНЕРГЕТИЧНИЙ ЕФЕКТ ПРИ ТРАНСПОРТНОМУ ОБСЛУГОВУВАННІ СУМІСНИХ ВАНТАЖІВ

Фіялко Н.О.

Науковий керівник – Галкін А.С., канд. техн. наук, доцент

Проаналізовані питання інтеграції логістичного ланцюга та синергетичного ефекту. Розглянуті питання про синергетичний ефект при транспортному обслуговуванні сумісних вантажів. Запропонований підхід до розрахунку кількості обертів при транспортному обслуговуванні декількох сумісних вантажів.

Можливість підвищення ефективності функціонування логістичної системи за рахунок взаємного підсилення зв'язків однієї логістичної системи (ЛС) або логістичного ланцюга (ЛЛ) з іншою або з зовнішнім середовищем за рахунок синергетичного ефекту. Дослідження в цій сфері отримали достатньо широке поширення останнім часом

Для проведення дослідження, на першому етапі, були розглянуті три замовника яким потрібно перевозити вантажі протягом періоду t . Вантажі є сумісними і можуть перевозитись в одному транспортному засобі (ТЗ). Умовою перевезення і формування партії перевезень є повне завантаження одним замовником транспортного засобу. В резуль-